



Arquitectura Ferroviaria,

Autor: Jorge Tartarini

Editorial: Ediciones Colihue, 2000

ISBN: 950-581-724-X

Páginas: 288

Arquitectura Ferroviaria de Jorge Daniel Tartarini (1954-2019) es la primera obra del autor como parte culminante de una etapa de investigación científica de larga data que realizara el mencionado arquitecto argentino como resultado de sus investigaciones en CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Fue editado por Colihue, en Buenos Aires, en su serie del Arco Iris, con una primera edición en el año 2000, y una segunda en 2005, con el patrocinio del Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (Cedodal). En sus 288 páginas de la primera edición consultada, el autor refleja su interés por el patrimonio industrial ferroviario

latinoamericano y argentino, con especial atención a la ciudad de Buenos Aires y Gran Buenos Aires, abarcando no solo los aspectos históricos de la arquitectura ferroviaria sino también los técnicos y culturales.

Tartarini ha sido autor de más de un centenar de publicaciones relacionadas con el patrimonio cultural argentino y en su trayectoria referida a la temática ferroviaria específica se destacan: *Patrimonio Ferroviario Bonaerense* (2009), *Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica. Cuba y Argentina* (2016, Coautor y Coordinador General), *Patrimonio Ferroviario Monumental: restauración integral de las terminales Retiro Mitre y Plaza Constitución* (2019).

El libro de Tartarini fue la primera obra en materia de Arquitectura Ferroviaria y sus estudios no solo abrieron la puerta para nuevas investigaciones a nivel regional y local al punto de llegar a constituirse en el primer referente del patrimonio ferroviario en Argentina, sino que el tema se puso en discusión en diversos ámbitos académicos y gubernamentales al punto de que la normativa nacional consideró la preservación de bienes de interés industrial en 2015 durante su gestión en la CNMyLH. El trabajo constituye una lucha por salvaguardar y proteger un patrimonio de todos, desplegando como estrategia un profundo conocimiento, expresado en sus palabras, que no solo constituyen un deleite para el lector, sino que están cargadas de significados y símbolos a lo largo de toda esta obra. Se trata una historia ferroviaria contada con el más alto nivel científico, pero con una

cercanía contundente para cualquier lector.

El libro habla sobre uno de los componentes principales de este universo: el edificio de pasajeros desde el punto de vista histórico, arquitectónico y desde su valoración como patrimonio industrial. Estos aspectos son desarrollados con creces en lo concerniente a la forma, función y técnica atravesadas por los aspectos culturales a lo largo que todo el libro. En su primer capítulo, comienza señalando la importancia del edificio de pasajeros como emblema decimonónico: “La estación: edificio símbolo del siglo XIX” adjudicándole una función netamente significativa y simbólica como “lugar de encuentro” o cuando afirma que “las estaciones de ferrocarril eran edificios importantes, verdaderas puertas de entrada a las ciudades”.

En el segundo capítulo, Tartarini inicia su recorrido por la historia de la arquitectura ferroviaria en Latinoamérica reflejando el fenómeno de la “transferencia y transculturación” derivado de un proceso de europeización a partir de la segunda mitad del siglo XIX. El proceso de llegada del riel se ve reflejado en dos aspectos; por un lado, en una nueva organización territorial producida por la “urbanización de la locomotora” originando no sólo transformaciones urbanas sino la proliferación de un gran número de fundaciones de pueblos y ciudades. Por otro, en la adopción de tipologías edificatorias adaptadas a procesos de reelaboración o combinación según los diferentes países y regiones. Ante la innumerable

cantidad de edificios y tipologías, Tartarini ofrece una selección de las estaciones más representativas.

En los capítulos 3º al 5º Tartarini se adentra en el estudio de la Arquitectura ferroviaria argentina centrándose en la ciudad de Buenos Aires y la región del Gran Buenos Aires en un desarrollo cronológico de tres etapas: la primera abarca desde el arribo del tren en 1857 hasta 1880, momento de la consolidación como república constituyendo el período fundacional. La segunda comprende desde 1880 hasta 1810 identificado como los años del expansionismo ferroviario. Y la tercera fase, entre 1910 y 1930, que implica el estadio de apogeo y crisis, caracterizado por el auge y declinación del sistema con la aparición de las últimas grandes terminales.

El sexto capítulo constituye un llamado de atención a “La preservación de la Arquitectura ferroviaria”, calificándolo como “pieza clave de un sistema en crisis” que posee “una asignatura pendiente”. Cierra el capítulo con un caso de revitalización integral y una gran preocupación aún candente en estos tiempos que es “La recuperación del patrimonio ferroviario”. El autor enfrenta un problema que desarrolla con rigurosa solvencia, prudencia, claridad y carácter científico, altamente visibles por su formación de posgrado en la preservación y restauración del patrimonio arquitectónico.

El séptimo capítulo brinda el despliegue tipológico de componentes que acompañaron al edificio de pasajeros, desarrollados entre 1995 y 1997. De hecho, como ya lo expresáramos, la mayor parte del libro

es un culto a esta emblemática tipología dando lugar en el último capítulo a aquella arquitectura de apoyo y complementaria sin la cual el ferrocarril no hubiera podido funcionar. Algo que comúnmente pasa desapercibido ante los ojos de muchos, Tartarini brinda en esta sección una serie tipológica de esas instalaciones complementarias como: abrigos o refugios, cabinas, puentes peatonales, tanques de agua, depósitos, baños públicos y bebederos, componentes no menos valiosos e integrantes del sistema. La serie que él brinda en su último capítulo en forma de fichas no se agota en esta obra, mucho menos la temática de la arquitectura ferroviaria. Esto, no solo porque el autor lo anuncia, brindando un pantallazo de un espectro, sino por el desarrollo de los libros que publicó luego.

La obra tiene valor no solo porque abre una puerta a la historia de la arquitectura ferroviaria sino porque se introduce en su análisis la cuestión tipológica atravesada por las cuestiones tecnológicas, históricas y culturales. Tanto los relevamientos, como los planos de época están apoyados con una completa documentación fotográfica, fruto tanto de las investigaciones como de los peregrinajes personales del autor. Sus imágenes pueden verse como una

máquina del tiempo que nos transporta al mundo del tren a vapor y nos hace transitar por el interior o el exterior de las grandes estaciones como palacios o por aquellas sencillas y pequeñas estaciones intermedias. La gráfica se presenta en un colorido sin límites o con las consabidas escalas de grises marcadas por las señas del tiempo. No hay una sola página que no contenga una imagen, incluso un tercio del libro tiene fotografías que cubren toda una hoja. Ello permite observar en detalle valiosísimos documentos del siglo XIX, con referencias a diarios, planimetría, grabados, documentos históricos de diversos tipos y fotografías de todas las épocas. Todo ello, se acompaña con anuncios ferroviarios, propagandas y gráficos desarrollados con minuciosos detalles por la Arq. Celina Noya. Pocas veces una obra científica puede verse expresada en su máximo esplendor, es decir muy bien documentada, con un suficiente aparato erudito y con una gráfica insustituible. De más está decir que es un libro altamente recomendable para disfrutar de su lectura como de los detalles en un aprendizaje transportador.

Mónica Ferrari
Universidad Nacional de Tucumán